

RENAULT : APRÈS UNE DÉCENNIE DE DÉFAITES, LA CLASSE OUVRIÈRE RELÈVE LA TÊTE

Les grèves qui ont secoué le groupe Renault, pendant près de dix semaines, de mars à la mi-mai environ, sont symboliques du retour d'une certaine combativité ouvrière en France. En effet, Renault, première entreprise automobile française et haut lieu de la lutte de classe n'avait pas connu de mouvements de cet ampleur depuis plus de vingt ans.

En octobre/novembre 1991, des grèves avaient éclaté aux usines de Cléon et du Mans mais très rapidement la lutte avait été circonscrite au site normand et l'impact du conflit après le lock-out de plusieurs usines de montage -- Douai et Flins notamment -- entraîné par le blocage par la grève des boîtes de vitesse à Cléon, avait été amoindri par l'importation de pièces détachées en provenance d'Espagne et du Portugal¹

En revanche, les grèves de ce printemps ont touché pratiquement tous les sites importants à l'exception notable de Douai. Certes, les engagements selon les usines ont été inégaux. A côté de sites comme Flins et Le Mans qui ont constitué l'épicentre du mouvement, les participations de Sandouville, Cléon pour ne pas parler de Douai auront été symboliques. Cependant, cette extension de la lutte, chaotique et irrégulière, était sans précédent depuis environ deux décennies.

Autre fait remarquable, la participation massive des techniciens et des ingénieurs, aussi bien dans les sites de production que dans les centres techniques et les bureaux d'études, qui ont manifesté une combativité exceptionnelle. A Lardy et surtout à Rueil, les grèves et les agitations ont duré près de neuf semaines, bien au-delà donc des luttes de Flins où de Choisy-Le-Roi notamment.

A noter également, le rôle des jeunes dans la grève, tant ouvriers que techniciens, qui se sont retrouvés souvent à la pointe du combat, confirmant ainsi qu'une nouvelle génération de combattants est en train de se lever.

1980-1995 : QUINZE ANS DE DÉFAITES ININTERROMPUES POUR LA CLASSE OUVRIÈRE

C'est peu dire que dans le secteur de l'automobile, la classe ouvrière a essuyé des défaites terribles ces quinze dernières années. De 1978, date à laquelle les effectifs atteignent leur maximum historique, à aujourd'hui, Renault et PSA ont supprimé respectivement 90000 et 70000 postes, portant des coups ininterrompus dans un secteur où le prolétariat était traditionnellement des plus combatifs. Symbole de ce processus implacable, la fermeture en 1992, sans remous particuliers hormis les vaines mascarades cégétistes, autour des trop fameux «dix», destinées à servir de contrefeu, de l'usine-phare de la lutte de classe depuis la Seconde Guerre mondiale : Billancourt.

¹ Au terme de cet article, le lecteur pourra se reporter à une chronologie de cette lutte p X

Pour le capital, ces restructurations incessantes ont apporté des résultats qui eussent semblé inespérés il y a encore quinze ans tant l'industrie automobile française semblait mal partie pour résister à la concurrence mondiale dans le secteur. Cependant, les temps ont bien changé et dans son édition du 13 mars 1993, Le Monde pouvait faire son gros titre sur les records de rentabilité de l'automobile française et souligner le fait qu'après « *PSA Peugeot-Citroën en 1991, Renault en 1992 a été le constructeur automobile le plus rentable du monde.* » Le quotidien distingué de la gauche du capital poursuivait admiratif : « *Les douloureuses restructurations menées depuis dix ans, mais aussi l'habileté des équipes dirigeantes des deux firmes expliquent ces performances.* » Cinq points forts étaient ensuite mis en évidence dont la violence de la restructuration : « *S'étant lancés avant les Européens et les Américains dans la restructuration, PSA tout comme Renault profitent aujourd'hui d'un outil de production bien dimensionné. A eux deux ils ont procédé à 121000 suppressions d'emplois (soit près de 30% des effectifs) alors que leur production augmentait de 30%. La réduction des coûts fixes a été une obsession dans tous les secteurs de l'entreprise. Un objectif que les constructeurs allemands ne se sont fixé que beaucoup plus tard, se sentant à l'abri derrière leur marché domestique (de loin le premier en volume) et leur réputation. Aujourd'hui, ils souffrent d'avoir les coûts les plus élevés du monde : il leur faudrait quarante heures pour fabriquer une automobile contre en moyenne trente heures en Europe et vingt heures au Japon. Ils sont en outre pénalisés par une politique salariale élevée.* »

Renault, dans sa quête de profits, ne s'est pas arrêté en si bon chemin. Depuis l'année faste de 1992, avec ces 5,7 milliards de francs de bénéfices nets, l'entreprise a supprimé 2249 emplois en 1993, 2109 en 94 et annonce 1735 suppressions de postes cette année.

Sur le plan du salaire ouvrier, la direction de Renault est engagée depuis 1986 dans une politique de restrictions salariales afin de s'aligner sur son concurrent immédiat PSA : « *Lorsque George Besse, nouveau patron, entreprit de redresser les comptes de Renault à partir de 1986, il avertit les salariés que la disparition progressive de ce différentiel était au nombre des mesures d'économies prévues dans son plan de sauvetage et évaluait l'écart à 15% par rapport aux salaires distribués chez Peugeot pour des fonctions identiques. Une fois Renault remis à flots, Raymond Lévy, son Pdg, considérait qu'un différentiel persistait mais réduit à 10%* »²

En 1994 le syndicat CFDT de Flins estimait que compte tenu de la hausse de la contribution sociale généralisée intervenue en 1993 et du recul important de la prime d'intéressement du fait de la dégradation des résultats, les salariés n'ayant bénéficié que d'une augmentation générale ont perdu 1% de pouvoir d'achat.

Ainsi, l'annonce le 7 mars de la misérable augmentation générale des salaires (AGS) de 1% au premier semestre - celle que touche tout le personnel, ce qui n'est pas le cas pour les augmentations individuelles³ - allait précipiter, sans le moindre mot d'ordre syndical, plusieurs centaines d'ouvriers, de l'atelier Sellerie-Mécanique de l'usine de Flins, dans la grève. Comme à leur habitude, les syndicats d'Etat s'étaient contentés d'une journée d'action platonique le 6 mars avant le rituel des négociations avec la direction.

² Le Monde du jeudi 23 mars 1995.

³ Propositions salariales de la direction au 7 mars : 1% au titre de l'AGS; 1,2% d'augmentations individuelles; 0,3% d'augmentation de la prime d'ancienneté.

FLINS À L'AVANT-GARDE DE LA LUTTE

L'usine de Flins, dans les Yvelines, est un condensé vivant de la politique de restructurations suivie par Renault. En effet, depuis vingt ans, le site a vu ses effectifs passer de vingt mille à huit mille et la productivité augmenter de 1985 à 1993 de 27 à 60 voitures par salariés et par an. En 1992, pour faire face à la création d'une troisième équipe, la direction de l'usine a embauché six cents jeunes âgés de 18 à 28 ans destinés à travailler sur les chaînes qui produisent la Twingo et la Clio, cela en l'échange du départ en préretraite de 1200 ouvriers.

Contrairement aux mythes complaisamment répandus sur l'élévation du niveau de qualification requis pour la «nouvelle classe ouvrière» des usines prétendument post-tayloriennes et post-modernes, les critères de recrutement furent plutôt sommaires. Jean-Michel Kerebel, le chef du personnel de Flins déclarait au magazine patronal *L'Usine nouvelle* du 8 avril 1993 : *«Le diplôme, je ne connais pas. Mais je veux qu'ils sachent lire, écrire et compter. et surtout qu'ils soient capables d'apprendre et de travailler en groupe.»* *Libération* du 17 mars 1995 précise que *«les six cents jeunes embauchés depuis 92 ont surtout été sélectionnés sur la base d'entretiens et de tests destinés à mesurer l'aptitude au travail de groupe. La moitié des heureux élus (sic) n'ont aucun diplôme et seulement 2% d'entre eux sont des bacheliers.»*

Ces jeunes, auxquels on avait fait miroiter des perspectives rapides d'évolution de carrière et d'ascension hiérarchiques, se retrouvent aujourd'hui, malgré leur bonne volonté, condamnés à la chaîne pour des années. Dans l'article de *Libération* précédemment cité, un jeune ouvrier embauché lors de la mise en service de la troisième équipe (20h18 à 2h12) et affecté à l'unité élémentaire de travail (UET) chargée du câblage des Twingo fait part de sa déception : *«On a le sentiment de s'être fait rouler. La direction nous avait expliqué que l'organisation du travail en UET permettait justement aux plus motivés d'évoluer rapidement. Ils ont voulu des bons, ils doivent maintenant assumer les conséquences.»*

Un agent de maîtrise, tuteur c'est-à-dire chargé du suivi des jeunes pendant les 120 heures de formation au poste de travail confirme, toujours dans le même article, *«la déception de ces jeunes pressés et motivés» dont beaucoup ont cru qu'il leur suffirait de «tourner sur tous les postes et d'accepter docilement les heures supplémentaires pour grimper dans la hiérarchie».* et *Libération* de conclure : *«Beaucoup d'entre eux, leurs aînés en conviennent, ne sont pas loin de posséder les connaissances théoriques et pratiques des différents métiers pour accéder au grade de P2. Aux syndicalistes qui crient à la trahison, la direction de Flins réplique qu'elle n'est engagée par aucune promesse. Les embauchés auraient au contraire été avertis qu'ils seraient cantonnés, pour quatre ans au moins, dans les secteurs de flux (lire les chaînes de montage ndr). Autrement dit, les plus motivés devront attendre, pour sortir de la chaîne, le lancement du modèle successeur de la Clio.»*

Peu étonnant dès lors que l'on ait retrouvé ces jeunes dont le salaire tourne autour de 6000 francs net au coeur du mouvement avec à leurs côtés des travailleurs immigrés ayant de 15 à 20 ans d'usine.⁴

Cependant, la détermination de ce noyau dur de la grève, malgré des tentatives réitérées de faire entrer les autres travailleurs complètement dans la lutte, ne sera pas suffisante pour créer

⁴ La moyenne d'âge à Flins est de 46 ans.

un véritable rapport de forces. Au contraire, la périphérie qui faisait grève quelques heures par jour s'amoindrit au fur et à mesure du conflit, laissant de plus en plus les quelque trois cents à quatre cents grévistes seuls face à la direction.

De plus, jamais, les ouvriers les plus impliqués n'ont eu la volonté de se doter de structures propres et très rapidement les syndicats, regroupés en intersyndicale, reprisent le contrôle du mouvement qui leur échappait. Symptôme de la reprise en main, l'organisation par la CGT d'un barrage sur l'autoroute A13, soi-disant pour «faire connaître le mouvement», mais destinée en fait à canaliser l'énergie des enrégés. Combien même d'ailleurs la justification officielle de ce genre d'action serait la bonne que cela ne changerait rien au caractère totalement inutile de celle-ci. En effet, perdre des heures précieuses à tenter de discuter avec d'hypothétiques automobilistes alors que l'usine de montage de PSA à Poissy n'est qu'à quelques kilomètres relève ou bien du crétinisme le plus total ou bien du sabotage délibéré.⁵

La seule structure organisationnelle un tant soi peu indépendante des syndicats, fut le comité de grève de Sellerie-Mécanique qui n'était en fait qu'une pure création de Lutte Ouvrière et qui ne se différencie en rien des syndicats; LO se contentant d'un suivisme absolu à l'égard du PC et de la CGT, dans laquelle ses militants ont des postes de délégués, et reprenant à son compte la revendication bidon et démagogique des 1500 pour tous.

L'autre point faible de la grève sera l'absence complète de prise en compte du problème des intérimaires qui constituent jusqu'à 10% de la main-d'oeuvre de l'usine. Jamais dans les revendications; l'intersyndicale n'a posé la nécessité de leur embauche définitive ou exprimé ne fût-ce qu'une once de solidarité alors qu'ils étaient victimes des manoeuvres de la direction qui les a successivement renvoyés dans leurs foyers jusqu'au 15 mars quand l'usine était arrêtée et utilisés ultérieurement pour tenter de briser la grève en faisant, sous peine de licenciements, redémarrer les chaînes.

LA DYNAMIQUE DE LA GÉNÉRALISATION EST BRISÉE A CHOISY-LE-ROI

Cependant jusqu'au 22 mars, la grève va jouir d'une certaine dynamique avec l'entrée dans la danse des usines du Mans et de Choisy-Le-Roi.

En effet, à Choisy, dans le fil de la journée d'action du 14 mars, quelques centaines d'ouvriers décident l'occupation totale de l'usine et le blocage des portes afin d'empêcher l'entrée et la sortie des camions qui approvisionnent en suspensions, produites sur le site, les usines de montage. *Le Monde*, dans son édition du 18 mars, avec la perspicacité qui lui est coutumière, s'inquiète de la tournure des événements et titre : «*Les usines Renault sont prises au piège du juste à temps*» et décrit les effets immédiats de la grève de la petite usine des Yvelines : «*Par ricochet, l'usine de Douai, qui assemble des R19, n'a rien pu produire depuis deux jours. Même constatation à Sandouville (Lagune et Safrane) et à Maubeuge (petits véhicules utilitaires Express)*»

Très rapidement, la direction mettra tout en oeuvre afin de mettre un terme au blocage du flux précieux qui irrigue les veines de la valorisation capitaliste. Le 20 mars, neuf grévistes sont menacés de licenciement et assignés en référé pour entrave à la «liberté» du travail. Dès le

⁵ Respectant toujours l'ennemi, nous penchons pour la seconde hypothèse.

lendemain, les piquets seront levés et les syndicats capituleront honteusement en appelant les prolétaires à reprendre le travail et ce, avant même la reprise des négociations avec le patron.

Là encore, une faiblesse majeure du mouvement s'est exprimée dans l'attitude passive et attentiste des ouvriers à l'égard de leurs camarades de Choisy. En effet, à quelques centaines, ceux-ci constituaient de par le positionnement de «leur» usine un chaînon crucial du mouvement. Ils ont été d'ailleurs les premiers dans la grève à subir la répression patronale et, isolés dans leur combat, contraints de lâcher prise.

Pourtant, des délégations massives venues d'autres sites auraient été nécessaires pour renforcer les piquets et l'occupation, ce qui aurait d'une part protégé les ouvriers les plus exposés et d'autre part préservé l'avenir du mouvement **dans son ensemble** tant répétons-le **Choisy représentait un enjeu stratégique**. Cependant, hormis deux délégations venues de Rueil et de Flins, rien ne fut fait sérieusement pour empêcher la direction de porter un coup décisif à la grève.

D'ailleurs, dès le 22 mars la production repart à Douai et à Sandouville, mettant en évidence l'isolement des grévistes de Flins dont le mouvement s'arrêtera deux jours après dans l'amertume; la direction payant 44 heures de grève à des ouvriers qui en avaient plus de 120 pour les plus combatifs. Après la reprise du travail effective le 27 mars, l'usine de Flins ne fera plus parler d'elle, et à la marche de Renault, organisée à Paris le 6 avril par la CGT, aucun prolétaire du site ne se déplacera.

Au Mans ⁶ le 29 mars, la direction assigne 97 travailleurs en référé, ce qui fournit à la CGT traditionnellement très forte dans cette usine, le prétexte tout trouvé pour suspendre le mouvement au nom du refus des provocations. Un mouvement qui d'ailleurs n'a jamais été au-delà de débrayages quotidiens de deux heures et qui reprendra sporadiquement pour perdurer sur le même rythme jusqu'à la mi-mai.

LES TECHNICIENS EN PREMIÈRE LIGNE

Un des faits marquants de la grève aura été la participation importante des ingénieurs et des techniciens tant dans les usines que dans les centres techniques. Dans son édition du 6 avril 1995, le quotidien patronal La Tribune soulignait ce point : «Grande première chez Renault ! Jamais depuis Mai 68, les techniciens et les agents de maîtrise n'avaient participé de la sorte à un conflit.

La présence d'une centaine d'entre eux parmi les grévistes de Renault-Flins -- d'où était parti le mouvement début mars -- avait déjà surpris la CGC.» L'article se poursuivait en produisant le témoignage d'un militant CGC de Flins qui déclarait : «Dans certains ateliers, les chefs d'équipe sont en grève alors que les opérateurs (lire les ouvriers non qualifiés ndr) travaillent. On n'avait jamais vu ça.»

En effet, dès le 6 mars pour le centre d'études de Lardy et dans la foulée de la grève de Flins pour le centre technique de Rueil, les techniciens joueront un rôle important dans le mouvement au point de représenter dans les manifestations nationales, notamment le 6 avril,

⁶ L'usine du Mans est pour l'essentiel une usine de mécanique située en amont du montage et produisant des trains et des ensembles de pièces comme les pédales (R5 et R19), les berceaux moteurs etc.

jusqu'à 50% des manifestants. Si les revendications de salaire étaient bien sûr présentes, la grève est aussi une réaction contre la dégradation des conditions de travail consécutives du renforcement de l'exploitation que connaît cette fraction du travailleur collectif que Marx appelait «classe ouvrière supérieure» et les directions d'entreprise ETAM.

«Derrière l'appellation d'ETAM, on retrouve à la fois des agents de la production et des salariés non productifs des services internes (marketing, administration) dont le véritable dénominateur commun est constitué par le fait de ne pas être des travailleurs manuels exerçant un travail simplifié à l'extrême. Ils sont mieux rémunérés que les autres ouvriers... Les techniciens exercent une fonction de contre-maître des lignes. Ils sont polyvalents, assurent la maintenance des ateliers automatiques et sont capables de remplacer les ouvriers défaillants. Ils sont l'incarnation même du travail flexible et intelligent. Leur importance pour l'usine est, cela va sans dire, primordiale.»⁷

A Rueil, où Renault fait concevoir et monter des prototypes des futurs modèles de voiture -- ce qui explique la présence de plusieurs centaines d'ouvriers qualifiés -- le travail des ingénieurs et des techniciens participe pleinement du travail productif. Tout comme les ouvriers de ligne, ces catégories sont confrontées à l'augmentation de l'exploitation par la réduction des délais, l'alourdissement de la charge de travail, le prolongement de la durée de la journée de travail etc.

Dans *Libération* du 20 avril, de jeunes techniciens de Rueil «» qui conçoivent la nouvelle Clio sont interrogés et manifestent une conscience claire de l'aggravation de leur exploitation : *«Derrière les salaires, il y a un ras-le-bol général contre la japonisation des conditions de travail, un système de communication interne quasi-dictatorial, une individualisation des tâches qui renforce la compétition entre nous (...) La charge de travail augmente, la compétition aussi et l'ambiance devient malsaine.»* *Le Monde* du 8 avril publie des témoignages de la même veine : *«Chaque année sont établis des plans de progrès qui ne peuvent être respectés que grâce à des efforts importants de notre part. En 1995, on nous demande encore de réduire les délais de sortie des prototypes ou de réaliser des économies de 20% sur la gestion des modifications... Ce qui va nous obliger à multiplier les heures supplémentaires.»* Il n'est pas rare, en effet que les journées de travail oscillent entre 10 et 12 heures par jour pour des salaires allant de 7500 à 10000 francs net.

Malgré la détermination d'un gros tiers des salariés -- les assemblées générales ont mobilisé 800 à 900 personnes pendant les huit semaines de grève -- qui débrayaient à raison de deux heures par jour, Renault n'a pas cédé aux revendications.⁸

Hormis le reflux général du mouvement, des facteurs plus proprement spécifiques à l'établissement de Rueil expliquent cette inflexibilité :

1. La grève n'avait pas d'effets immédiats sur la production du groupe : *«C'est un conflit sans grève ou une grève sans conflit qui ne coûte pas un sou à Renault (...) Selon certains, des techniciens particulièrement consciencieux rattraperaient même le temps passé en grève en heures supplémentaires.»⁹*

⁷ Peugeot : les raisons d'une lutte, les causes d'une défaite. Mouvement Communiste. Hiver 90

⁸ Les salariés de Rueil exigeaient une augmentation de ressources de 900 francs par mois par le biais de primes exceptionnelles; une augmentation des coefficients; une prime d'intéressement de 3600 francs.

⁹ La Tribune Desfossés Jeudi 20 avril 1995.

2. salariés d'entreprises extérieures sous-traitantes travaillent dans l'établissement et n'étaient pas touchés par la grève.
3. Le cycle de production d'un prototype s'étalant sur plusieurs mois, la grève étant loin d'être totale, le rattrapage du temps perdu sera relativement facile. En fait, la direction pouvait attendre tranquillement l'épuisement des grévistes.¹⁰

Alors «faire grève une heure par jour pendant un an» comme le proposaient généreusement certains jeunes ¹¹ ressortissait plutôt à une stratégie désespérée qu'à une claire évaluation des rapports de force.

Dans les premières lignes de cet article, si nous avons mis en évidence le caractère positif du mouvement et salué ce retour de l'insolence ouvrière, ce n'est pas, bien évidemment, pour occulter les zones d'ombre et les faiblesses de ce conflit de classe. Ces faiblesses qui déterminent l'insuccès total de la lutte sur le plan des revendications -- de trois à huit semaines de grèves pour trois cents francs brut -- ne sont pas spécifiques à la classe ouvrière de chez Renault. Nous les retrouvons systématiquement dans toutes les luttes qui se déclenchent aujourd'hui et tiennent en ceci :

1. Absence totale d'auto-organisation et incapacité des travailleurs à prendre en main eux-mêmes leur grève.
2. A GEC-Alstom ou à Renault, groupes dans lesquels plusieurs usines étaient en grève au même moment, l'isolement est resté pratiquement toujours de mise, les coordinations absentes; ce qui facilitait à la fois le travail des directions et des syndicats dans leur travail de répression (Choisy-Le-Roi) et d'éclatement des revendications (Fonderies du Poitou : 500 francs; Rueil : 900 francs; Flins, Le Mans : 1500 francs etc.)
3. Mauvaise appréciation des rapports de force, notamment dans les revendications salariales. Cela dit il semble qu'à Flins comme le rapporte LO, les travailleurs aient été très dubitatifs sur la possibilité d'obtenir 1500 francs. Cependant, et c'est un cercle vicieux, l'absence d'organes d'autonomie ouvrière interdit aux prolétaires de formaliser des aspirations qui restent ainsi enfouies sous les tonnes de propagande stalino-réformiste.
4. Gaspillage de forces et d'énergie dans des actions -- généralement proposés par les syndicats -- inutiles. Blocage de nationales, de routes et d'autoroutes, de voies ferrées etc. (L'imagination syndicale en la matière est débordante).
5. Corporatisme ou patriotisme d'entreprise -- Renault c'est pas Peugeot, vitrine sociale, entreprise au service de la Nation -- qui entravent les possibilités d'extension -- Flins vers Peugeot par exemple.

Il serait bien sûr illusoire de penser que la classe ouvrière, après toutes les défaites qu'elle a connues et les hypothèques -- notamment l'existence d'une forte armée industrielle de réserve

¹⁰ Comme sur les autres sites, la direction a alterné les appels au dialogue et la répression. Ainsi, six travailleurs dont trois délégués ont-ils été menacés de licenciement avant que ceux-ci ne fussent commués en simples avertissements.

¹¹ En bon chien de garde moderniste du capital qu'elle est, la CFDT, inquiète de la radicalisation de certains jeunes, prévient solennellement : «En refusant toute ouverture financière, la direction est en train de fabriquer une génération d'enragés.»(La Tribune Desfossés du 20 avril 1995) Puisse-t-elle avoir raison !

-- qui pèsent sur ses luttes de défense, va balayer d'un revers de main le cauchemar du passé et du présent. Ainsi faudra-t-il des dizaines, des centaines de grèves où à chaque étape seront faites des critiques impitoyables de ses forces et de ses faiblesses pour qu'elle retrouve la voie de son indépendance de classe, préalable essentiel à l'assaut du ciel

Régulièrement, la bourgeoisie, comme pour se rassurer et exorciser le spectre de la lutte de classe, annonce à grand fracas la fin de la classe ouvrière, la disparition du prolétariat. Ce fut d'ailleurs un des grands thèmes idéologiques des années quatre-vingt. Le chômage massif, les réductions drastiques et récurrentes des effectifs dans l'industrie, le développement des couches moyennes etc. fournissent les bases objectives d'un tel discours et lui donnent une apparence de crédibilité. De plus, l'effondrement des journées de grève, sans précédent depuis quarante ans, et l'apparente paix sociale qui règne sur les grandes métropoles capitalistes semble donner raison aux observateurs superficiels pour qui l'Histoire de la société, désormais, ce n'est plus la lutte de classe.

Quinze jours avant l'éclatement du conflit à Renault, le journal le plus intelligent de la bourgeoisie, le vespéral quotidien *Le Monde*, dans un article daté du 23 février 1995 sacrifiait à cet exercice intellectuel «négationniste». Le papier, par ailleurs fort intéressant, constatait avec un soulagement implicite que «dans l'automobile, les ouvriers deviennent minoritaires», qu'à Renault «*les cols bleus le sont devenus face aux cols blancs*» et soulignait que «*l'évolution est parallèle chez PSA Peugeot-Citroën.*» Les transformations sont décrites sur le mode idyllique : «*Les fonctions se sont enrichies, les formations débouchent sur une plus grande polyvalence et servent de base aux augmentations salariales.*» Plus loin dans l'article, les auteurs pouvaient conclure que «*la France n'est plus ouvrière*» en soulignant le développement du secteur tertiaire et en tirant des conclusions idéologiques de faits qui sont incontestables mais artificiellement grossis et extrapolés.

Ainsi pour nos journalistes, le développement de la robotisation entraîne une quasi-disparition du travail non qualifié et un développement de la professionnalisation faisant intégrer les catégories ouvrières qualifiées dans les rangs des ETAM; l'enrichissement des tâches induites par la suppression des travaux pénibles devenue possible grâce aux robots rend caduque la vieille usine taylorienne; l'élévation des qualifications implique une revalorisation de la marchandise force de travail; tout cela cassant l'homogénéité d'une classe ouvrière désormais polarisée entre des couches non qualifiées en voie de marginalisation et des couches supérieures aspirées vers le haut. Ainsi, le développement des syndicats comme la CGC et la CSL est-il la traduction politique de ce processus qui voit la lutte de classe progressivement enterrée (CQFD).

La grève du printemps à Renault a infligé une succession de démentis à ces élucubrations. Plus même, pour la première fois, on a vu de nouvelles catégories comme les techniciens vouées à l'encadrement des ouvriers, participer activement au mouvement en symbiose totale avec les prolétaires des lignes de montage. La reprise de parole qu'a permis la grève a démontré que le vécu ouvrier est loin des représentations radieuses des idéologues de l'usine post-taylorienne : «*... cette re-qualification est bien limitée, l'autonomie des opérateurs est toujours aussi étroite, le clivage hiérarchique conception-exécution toujours aussi marqué, ainsi que la tendance à saturer au maximum le temps de travail des individus. La polyvalence peut d'ailleurs être vécue comme une pure contrainte, quand il ne s'agit que d'une rotation plus ou moins organisée, décidée par la maîtrise, au gré des besoins de production. Souvent plus qu'un travail réellement enrichi, il s'agit d'acquiescer une pluri-*

spécialisation, d'apprendre à tenir successivement plusieurs tâches simples, plutôt que la maîtrise d'une technique complète.»¹²

Enfin, last but not least, le mouvement a rappelé cette évidence que seule la classe ouvrière est à même de frapper le capital, car elle est au coeur du procès de production immédiat et que si elle est affaiblie numériquement, sa puissance productive ne cesse de croître, la rendant à même de retourner contre la bourgeoisie les transformations du procès de travail destinés à renforcer son exploitation.

¹² L'Europe automobile, virages d'une industrie en mutation, Frédéric Bricnet / Pierre-André Mangolte, ed Nathan.